

TANGGUNG JAWAB DALAM PENCEMARAN LAUT YANG DISEBABKAN OLEH MINYAK MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

Ahmad Syofyan*

Abstrak



Strict liability in the marine pollution have many rules and regulations set forth either in international law or national law. Marine pollution liability for pollution caused both countries, individuals and other legal entities which each have a role and responsibility to take some action or efforts in the prevention and mitigation and compensation payments, against pollution caused by oil. Strict liability of the conditional restrictions on the amount of compensation payments are specified beforehand. The obligation to pay compensation to the coastal state arising immediately at the time of oil spill at sea and losses regardless of guilt or innocence concerned of the tank vessel. In strict liability has been determined the maximum amount of compensation payments through international insurance as TOVALOP and Cristal or through the International Oil Pollution fund Compensation Fund (IOPC Fund).

Key words: Marine Pollution, International Law and International Law of the Sea.

Tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dalam pencemaran laut telah banyak diatur dalam peraturan dan regulasi baik hukum

* Staf Pengajar Hukum Internasional pada Fakultas Hukum, Universitas Lampung.

internasional maupun hukum nasional. Pencemaran laut menimbulkan kewajiban bagi pencemar baik itu negara, individu dan badan hukum lainnya yang masing-masing mempunyai peran dan bertanggung jawab untuk melakukan beberapa tindakan atau upaya dalam pencegahan dan penanggulangan serta pembayaran ganti rugi, terhadap pencemaran yang disebabkan oleh minyak. Tanggung jawab mutlak yang bersyarat dengan pembatasan jumlah pembayaran ganti ruginya yang ditetapkan terlebih dahulu. Kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tangki yang bersangkutan. Dalam *strict liability* telah ditentukan jumlah maksimum pembayaran ganti rugi melalui asuransi internasional seperti TOVALOP dan Cristal atau melalui dana International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund).

Kata Kunci : Pencemaran Laut, Hukum Internasional dan Hukum Laut Internasional

A. Pendahuluan

Perkembangan masalah pencemaran laut di dunia meningkat pesat seiring banyaknya aktifitas di laut, seperti: Eksplorasi dan Eksploitasi sumberdaya alam, pengeboran lepas pantai, pengangkutan laut dan sebagainya. Aktifitas atau kegiatan di Laut membawa dampak terjadinya pencemaran laut misalnya tumpahnya minyak dan tumpahnya zat-zat atau benda-benda berbahaya ke dalam laut.

Sebagian kasus-kasus pencemaran laut yang terjadi di seluruh belahan dunia dapat dilihat dalam beberapa kasus. Pada tahun 1967 terjadi pencemaran laut terbesar, ketika Kapal Tanker Torrey Canyon kandas di Pantai Selatan Inggris yang menumpahkan 35 *Gallons crude oil*. Kasus lainnya yaitu tumpahnya minyak oleh Kapal Showa Maru 1975 diperairan Selat Malaka serta tercemarnya air laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak yang berasal dari pengeboran lepas pantai di laut Australia¹ memberikan dampak kerusakan pada ekosistem

¹ Pencemaran Laut Timor yang dicurigai akibat tumpahan minyak dari ladang minyak Montana, Laut Australia, perlu ditangani segera. Pencemaran dalam tiga pekan terakhir itu telah mengganggu habitat dan

dan ekologi laut hingga ke perairan Indonesia. Pada tahun ini kasus bocornya pertambangan lepas pantai di teluk Meksiko yang mengakibatkan luas pencemaran hingga perairan laut Amerika. Kasus selanjutnya pada tanggal 25 Mei 2010 dengan ditabraknya kapal Tangker MT. Bunga Kelana (berbendera Malaysia) oleh Kapal Cargo MV. Waily (berbendera St. Vincent & Grenada), yang menumpahkan 2000 Ton minyak mentah (*crude oil*) di Selat Singapura.

Perhatian masalah pencemaran laut memberikan implikasi terhadap ekosistem dan ekologis termasuk sumber daya laut dalam bidang perikanan serta pengaruhnya terhadap kehidupan masyarakat pesisir. Tindakan pencemaran yang biasa disebabkan oleh kapal, pengeboran lepas pantai, dan pembuangan zat-zat berbahaya ke laut. Tentunya hal ini memberikan dampak negatif bagi lingkungan laut dan masyarakat pesisir sehingga memerlukan penyelesaian sengketa secara komprehensif.

Perkembangan kerjasama antara negara-negara anggota, terutama untuk menunjukkan tujuan utama dari Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)², sejak tanggal 22 Mei 1982 IMCO berubah nama menjadi International Maritime Organization (IMO) tentang keselamatan di laut dan efisiensi pelayaran, atau inisiatif IMO

biota laut serta hasil tangkapan para nelayan, angin musim tenggara yang bertiup dari Laut Australia membawa tumpahan minyak terus bergerak menuju Laut Timor. Kini, ketebalan tumpahan minyak yang ditemukan para nelayan tradisional di wilayah Rote Ndao dan Timor mencapai 3,5 sentimeter. Nelayan tradisional di Tablolong, Kupang, mengeluhkan makin sulit mendapatkan ikan karena permukaan air laut dari 20 mil ke darat tertutup genangan minyak. Dalam "Dicurigai Ada Pencemaran Minyak", *Kompas*, 16 Oktober 2009. Lihat <http://www.setabur.org/pencemaran/91-dicurigai-ada-pencemaran-minyak.pdf>. diakses pada tanggal 3 Maret 2010.

² IMCO salah satu badan khusus PBB yang mengurus bidang maritim yang didirikan di Jenewa pada tahun 1948, melalui sebuah Konvensi United Nation Maritime Conference di Jenewa. Sesuai dengan ketentuan konvensi tersebut, IMCO baru akan berlaku apabila telah diratifikasi oleh sekurang-kurangnya 21 negara, termasuk 7 negara masing-masing dengan tonnase 1 juta ton, Konvensi IMCO mulai berlaku sejak 17 Maret 1958. Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep Hukum Dalam Pembangunan (Kumpulan Karya Tulis)*, Otje Salman & Eddy Damian (Editor), Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan & PT. Alumni, Bandung, 2006. hlm. 158.

telah melahirkan berbagai Konvensi di bidang Maritim, sebagai Berikut:³

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1948, amended 1960 and lastly 1974;
2. International Regulation for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1960, amended 1972;
3. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL), 1954, as amended 1962;
4. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965;
5. The International Convention of Load Lines, 1966;
6. The International Convention Tonnage Measurement of Ship, 1969;
7. The International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969;
8. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969;
9. The Special Trade Passenger Ship Agreement, 1971;
10. The International Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971;
11. The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971;
12. The International Convention for Sale Containers, 1972;
13. The International Convention for the Pollution from Ship, 1973;
14. The Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substance Other Than Oil, 1973;
15. The Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

Masalah hukum pada kasus lingkungan yang menjadi perdebatan menyangkut masalah hak menggugat (*ius standi*), masalah pembuktian yang terkait dengan verifikasi ilmiah untuk menjelaskan hubungan kausal, asas ganti rugi, cakupan dan luas (*magnitude*) isu lingkungan untuk menetapkan jumlah ganti rugi, kriteria pemulihan lingkungan, tindak pidana lingkungan,

³ *Id.*, hlm. 161.

kesaksian ahli, peranan lab dan metoda analisis zat tercemar untuk menetapkan ada tidaknya pencemaran dalam arti hukum dan pertimbangan yang didasarkan pada perkembangan ilmu dan teknologi.⁴

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Klasifikasi Pencemaran Laut menurut hukum internasional?
2. Bagaimana Tanggung Jawab dalam pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak dari Kapal menurut hukum internasional?

C. Hasil dan Pembahasan

Masalah yang harus dihadapi dalam usaha menjaga kelestarian laut sebagai lingkungan hidup, yaitu : pencemaran. Pencemaran yang dimaksud adalah perubahan kondisi laut yang tidak menguntungkan (merugikan, merusak), yang disebabkan oleh kehadiran benda-benda asing sebagai akibat perbuatan manusia atau proses alam. Benda-benda asing itu seperti sisa-sisa industri, sampah kota, minyak bumi, sisa-sisa biosida, air panas bekas pendingin dan sebagainya.⁵

Pencemaran sebagai bentuk perbuatan melanggar hukum, pihak pelaku yang bertanggung jawab atas pencemaran harus membayar ganti rugi atas segala kerusakan yang diakibatkan.⁶ Pengertian tanggung jawab⁷ dalam Kamus Besar

⁴ M. Daud Silalahi, "Penegakan Hukum Lingkungan di Indonesia : Harapan dan Kenyataan Diuji Berdasarkan Putusan Hakim," *Orasi Ilmiah Dalam Rangka Memperingati Ulang Tahun Ke-70 M. Daud Silalahi*, Fakultas Hukum, Universitas Padjadjaran, 21 Desember 2006, Bandung. Hlm. 5.

⁵ St. Munadjat Danusaputro, *Binamulia Hukum dan Lingkungan*, Jilid 6 Hukum Lingkungan dan Pencemaran Laut, Binacipta, Bandung, 1987, hlm. 59.

⁶ St. Munadjat Danusaputro, *Hukum Lingkungan*, Buku V: Sektoral, Jilid 5 (dalam Pencemaran lingkungan melandasi Sistem Hukum Pencemaran, Binacipta, Bandung. 1986, hlm 49.

⁷ St. Munadjat Danusaputro memberikan pandangan atas perbedaan antara asas *absolute liability* dengan asas *strict liability*. Asas *strict liability* adalah tanggung jawab secara langsung dan seketika, yang merupakan tanggung jawab mutlak yang bersyarat dengan pembatasan jumlah pembayaran ganti ruginya yang ditetapkan terlebih dahulu, sedangkan asas *Absolute liability* adalah tanggung jawab mutlak tak bersyarat (secara penuh

Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya) atau hak fungsi menerima pembebanan, sebagai akibat sikap pihak sendiri atau lain.⁸ Sedangkan pencemaran adalah proses, cara, perbuatan mencemari atau mencemarkan; pengotoran udara lingkungan.⁹

Sumber hukum internasional berdasarkan pada Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional¹⁰. Secara eksplisit antara 3 sumber hukum internasional terdapat hubungan yang kompleks. Secara umum perjanjian internasional yang diinterpretasikan dengan kesesuaian hubungan dari kebiasaan internasional. Ini dapat diterima oleh negara *inter se* yang dapat merubah kewajiban dalam kebiasaan hukum internasional dengan suatu perjanjian, asal saja kewajiban dalam kebiasaan internasional tidak terdapat dalam nilai-nilai dasar (*Peremptory / fundamental norms*) dalam hukum internasional. Dalam hal ini ketentuan perjanjian internasional akan betul-betul dipertimbangkan dan jika berlawanan dengan hukum internasional publik maka perjanjian internasional itu menjadi tidak berlaku.¹¹

Teori tentang perlindungan lingkungan laut dalam kerangka hukum internasional (dalam hal ini Hukum Lingkungan Internasional), sebenarnya merupakan akumulasi

dan lengkap dalam pembayaran ganti ruginya). Lihat dalam St. Munadjat Danusaputro, *Id.*, hlm. 72.

⁸ Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Departemen Pendidikan Nasional RI, Balai Pustaka, 2007, Hlm. 1139.

⁹ *Id.*, hlm. 203.

¹⁰ Sumber hukum internasional berdasarkan Statuta Mahkamah Internasional Pasla 38 (1), bahwa dalam mengadili perkara-perkara yang diajukan kepadanya, Mahkamah Internasional akan mempergunakan, yaitu:

1. Perjanjian-perjanjian internasional, baik yang bersifat umum maupun khusus, yang mengandung ketentuan-ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh negara-negara yang bersengketa.

2. Kebiasaan-kebiasaan internasional, sebagai bukti dari pada suatu kebiasaan umum yang telah diterima sebagai hukum.

3. Prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab.

4. Keputusan pengadilan dan ajaran-ajaran sarjana-sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber tambahan bagi menetapkan kaedah-kaedah hukum.

¹¹ Kiss, Alexandre., dan Dinah Shelton, *Guide to International Environment Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, hlm.

dari *The Principle of National Sovereignty and The Freedom of The High Sea*. Umumnya, Argumentasi yang dikemukakan di sini adalah “a right on the part of a state threatened with environmental injury from sources beyond its territorial jurisdiction, at least where those sources are located on the high seas, to take reasonable action to prevent or abate that injury”.¹² Menurut Suhaidi sebagai dasar falsafah dari perlindungan lingkungan laut adalah pertimbangan nilai-nilai dan rasa keadilan secara luas, baik dilihat dari segi moral maupun dari segi kehidupan sosial terhadap negara pantai dan pengguna laut (yang melakukan kegiatan/usaha di laut). Mereka yang melakukan kegiatan atau usaha untuk memperoleh keuntungan bagi dirinya sendiri adalah wajar bila harus menanggung risiko akibat kegiatannya.¹³

Pencemaran lingkungan hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan.¹⁴ Sedangkan baku mutu lingkungan hidup adalah ukuran batas atau kadar makhluk hidup, zat, energi, atau komponen yang ada atau harus ada dan/atau unsur pencemar yang ditenggang keberadaannya dalam suatu sumber daya tertentu sebagai unsur lingkungan hidup.¹⁵

Perusakan lingkungan hidup adalah tindakan orang yang menimbulkan perubahan langsung atau tidak langsung terhadap sifat fisik kimia, dan/atau hayati lingkungan hidup sehingga melampaui kriteria baku kerusakan lingkungan hidup.¹⁶ Sedangkan kriteria baku kerusakan lingkungan hidup adalah ukuran batas perubahan sifat fisik, kimia, dan/atau hayati

¹² M. Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, PT. Alumni, Bandung, 1992, hlm. 130-131. Lihat juga dalam Suhaidi, “Perlindungan Lingkungan Laut: Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut Dengan Adanya Hak Pelayaran Internasional Di Perairan Indonesia”, *Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar*, Universitas Sumatera Utara, Medan, 2006. Hlm. 2-3. Lihat dalam <http://www.library.usu.ac.id/download/e-book/suhaidi.pdf>. Diakses pada tanggal 3 Maret 2010.

¹³ Suhaidi, *Id.*, hlm. 4.

¹⁴ Pasal 1 angka 14 Undang-Undang (UU) No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

¹⁵ Pasal 1 angka 13 UU No. 32 Tahun 2009.

¹⁶ Pasal 1 angka 16 UU No. 32 Tahun 2009.

lingkungan hidup yang dapat ditenggang oleh lingkungan hidup untuk dapat tetap melestarikan fungsi.¹⁷

Asas perlindungan dan pengelolaan dilaksanakan berdasarkan asas¹⁸ :

- a. Tanggung jawab negara;
- b. Kelestarian dan berkelanjutan;
- c. Keserasian dan keseimbangan;
- d. Keterpaduan;
- e. Manfaat;
- f. Kehati-hatian;
- g. Keadilan;
- h. Ekoregion;
- i. Keanekaragaman hayati;
- j. Pencemar membayar;
- k. Partisipatif;
- l. Kearifan lokal; lingkungan hidup
- m. Tata kelola pemerintahan yang baik; dan
- n. Otonomi daerah.

Dalam penjelasan UU No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menyatakan bahwa asas tanggung jawab negara bermaksud dan bertujuan negara menjamin pemanfaatn sumber daya alam akan memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan mutu hidup rakyat, baik generasi masa kini maupun generasi masa depan. Negara menjamin hak warga negaranya atas lingkungan yang baik dan sehat, serta negara mencegah dilakukannya kegiatan pemanfaatan sumber daya alam yang menimbulkan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup. Sedangkan asas pencemar membayar adalah bahwa setiap penanggung jawab yang usaha dan/atau kegiatannya menimbulkan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup wajib menanggung biaya pemulihan lingkungan.

1. Klasifikasi Pencemaran Laut Menurut Hukum Internasional

Tindakan-tindakan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut. Negara diharuskan

¹⁷ Pasal 1 angka 15 UU No. 32 Tahun 2009.

¹⁸ Pasal 2 UU No. 32 Tahun 2009.

mengambil tindakan yang perlu sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) Tentang Hukum Laut 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS, 1982)¹⁹ baik secara individu maupun secara bersama-sama untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh segala sumber.²⁰ Setiap negara harus mengambil tindakan yang perlu untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa supaya tindakan-tindakan tersebut tidak mengakibatkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran yang dilakukan oleh negara lain dan lingkungannya, dan agar pencemaran yang timbul dari tindakan-tindakan dan kegiatan dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menyebar melewati daerah-daerah yang ada di bawah pelaksanaan hak-hak kedaulatannya.²¹ Segala pencemaran lingkungan laut serta tindakan-tindakan yang direncanakan untuk mengurangi sejauh mungkin²²:

- a. Dilepaskannya bahan-bahan yang beracun, berbahaya atau mengganggu, khususnya bahan-bahan yang berpersisten, yang berasal dari daratan atau melalui udara serta karena dumping;
- b. Pencemaran dari kendaraan air, terutama tindakan-tindakan untuk mencegah kecelakaan dan yang berkenaan dengan keadaan darurat, untuk menjamin keselamatan operasi di laut, untuk mencegah terjadinya pembuangan yang disengaja atau tidak serta desain dan konstruksi, peralatan dan operasi dan tata awak kendaraan air;
- c. Pencemaran dari instalasi-instalasi dan alat peralatan yang digunakan dalam eksplorasi atau eksploitasi alam dasar laut dan tanah di bawahnya, khususnya tindakan-tindakan untuk mencegah kecelakaan yang bertalian dengan keadaan darurat untuk menjamin keselamatan operasi di laut, serta mengatur desain konstruksi, peralatan, operasi dan tata awak instalasi-instalasi atau peralatan termaksud;

¹⁹ Telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Hukum Laut 1982.

²⁰ UNCLOS 1982, Pasal 194 (1).

²¹ UNCLOS 1982, Pasal 194 (2).

²² UNCLOS 1982, Pasal 194 (3)

- d. Pencemaran dari instalasi lainnya dan peralatan yang dioperasikan dalam lingkungan laut, terutama tindakan-tindakan untuk mencegah kecelakaan dan yang berkenaan dengan keadaan darurat, untuk menjamin keselamatan operasi di laut, serta mengatur desain konstruksi, peralatan, operasi dan tata awak instalasi-instalasi atau peralatan termaksud.

Menurut UNCLOS 1982, Setiap negara mempunyai andil untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, dalam hal ini terdapat langkah-langkah untuk monitoring dan analisa tentang penilaian lingkungan terhadap pencemaran laut, yaitu:

- a. Mengamati, mengatur, menilai dan menganalisa berdasarkan metoda ilmiah yang dibakukan mengenai resiko atau akibat pencemaran lingkungan laut.²³
- b. Mengawasi setiap kegiatan laut yang mengandung kemungkinan mencemarkan lingkungan laut.²⁴
- c. Mengumumkan dalam laporan-laporan tentang hasil yang diperoleh dari mengamati, mengatur, menilai dan menganalisa berdasarkan metoda ilmiah yang dibakukan mengenai resiko atau akibat pencemaran lingkungan laut.²⁵
- d. Memberikan penilaian dari efek potensial dari kegiatan yang dapat menimbulkan pencemaran yang berarti atau perubahan yang menonjol dan merugikan terhadap lingkungan laut.²⁶

Klasifikasi pencemaran laut menurut UNCLOS 1982, sebagaimana terdapat dalam Bagian 5 mengenai Peraturan-Peraturan Internasional dan Perundang-undangan Nasional Untuk Mencegah dan Mengurangi dan Mengendalikan Pencemaran Lingkungan Laut (*International Rules and National Legislation to Prevent, Reduce and Control Pollution of the Marine Environment*) yakni :

- a. Pencemaran laut yang berasal dari sumber daratan²⁷,

²³ UNCLOS 1982, Pasal 204 (1).

²⁴ UNCLOS 1982, Pasal 204 (2).

²⁵ UNCLOS 1982, Pasal 205 (3).

²⁶ UNCLOS 1982, Pasal 206.

²⁷ UNCLOS 1982, Pasal 207.

- b. Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan dasar laut yang tunduk pada yurisdiksi nasional²⁸,
- c. Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan-kegiatan di kawasan²⁹,
- d. Pencemaran laut karena dumping³⁰,
- e. Pencemaran Laut yang berasal dari kendaraan air³¹,
- f. Pencemaran laut yang berasal dari atau melalui udara³².

2. Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Dari Kapal Menurut Hukum Internasional

a. Tanggung Jawab Negara Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak.

Pencemaran minyak di laut berasal dari beberapa sumber, yaitu: tumpahan minyak karena operasional rutin kapal dan kecelakaan kapal, pelimpasan minyak dari darat (*down the drain*), terbawa asap (*up in smoke*), eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai, pipa transportasi minyak, *tank cleaning*, dan perembesan alami (*natural seeps*). Sumber terbesar terjadinya pencemaran minyak di laut adalah pelimpasan minyak dari darat (*down the drain*). Beberapa sumber bahan pencemar minyak di laut yang disebabkan oleh kegiatan manusia adalah: Kegiatan eksplorasi, produksi, penampungan, dan bongkar muat minyak di pantai (*onshore*) dan lepas pantai (*offshore*), Kegiatan pengangkutan minyak melalui kapal, Penyaluran minyak melalui transportasi pipa, dan kegiatan lainnya. Terjadinya tumpahan minyak di perairan disebabkan dengan adanya: kebocoran, kecelakaan, sabotase, dan kesengajaan, misal *ballast water*.³³

²⁸ UNCLOS 1982, Pasal 208.

²⁹ UNCLOS 1982, Pasal 209

³⁰ UNCLOS 1982, Pasal 210.

³¹ UNCLOS 1982, Pasal 211

³² UNCLOS 1982, Pasal 212

³³ Eny Budi Sri Haryani, "Pencemaran Minyak Di Laut Dan Tuntutan Ganti Kerugian", *Makalah Pribadi Pengantar Falsafah Sains*, Sekolah Pasca Sarjana / S3 / TKL Khusus, Institut Pertanian Bogor, Bogor, 2005. Hlm. 2. Dapat dilihat dalam http://www.rudycet.com/PPS702-ipb/09145/eny_budi_sri_haryani.pdf. Diakses pada tanggal 3 Maret 2010.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Konvensi ini memberikan pembebanan kepada negara peserta bermacam pengendalian atas polusi yang disebabkan dari kapal laut, dan mulai berlaku (*entry into force*) pada tahun 1983 yang bertujuan untuk “*to preserve the marine environment by achieving the complete elimination of international pollution by oil and other harmful substances and the minimisation of accidental discharge of such substances.*” Konvensi ini memiliki 5 annex yang meliputi minyak (*oil*), zat atau cairan berbahaya (*noxious liquids*), zat kimia berbahaya (*harmful substances*), Pembuangan kotoran melalui air/kotoran (*sewage*) dan sampah (*garbage*).³⁴

Tanggung jawab dan kewajiban Ganti rugi terdapat dalam United Nations Convention on the Law of the Sea, Bab XII Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Pasal 235, sebagai berikut:

1. Negara-negara bertanggung jawab untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban internasional mereka berkenaan dan pelestarian lingkungan laut. Mereka harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum Internasional.
2. Negara-negara harus menjamin tersedianya upaya menurut sistem perundang-undangan nasionalnya untuk diperolehnya ganti rugi yang segera dan memadai atau bantuan lainnya bertalian dengan kerusakan yang disebabkan pencemaran lingkungan laut oleh orang perorangan atau badan hukum di bawah yurisdiksi mereka.
3. Dengan tujuan untuk menjamin ganti rugi yang segera dan memadai bertalian dengan segala kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut, negara-negara harus bekerja sama melaksanakan hukum internasional yang berlaku dan untuk pengembangan selanjutnya hukum internasional yang berkenaan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi untuk penaksiran mengenai kompensasi untuk kerusakan serta penyelesaian sengketa yang timbul, dengan demikian, dimana perlu mengembangkan kriteria

³⁴ Elin Alvinge, Dan Stoica, dan Kim Iversen, *Oil Pollution in the Baltic Sea and the Effects on Fish and Fisheries (Something to worry about?)*, Environmental Studies, Aarhus University, Spring, 2001. Hlm. 55.

dan prosedur-prosedur pembayaran ganti rugi yang memadai seperti halnya asuransi wajib atau dana kompensasi.

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi juga terdapat dalam hal riset ilmiah kelautan bagi kerusakan yang diakibatkan oleh tindakan tersebut. Negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi terhadap tindakan yang dilakukan yang bertentangan dengan konvensi ini berkenaan dengan riset ilmiah kelautan yang diselenggarakan oleh negara lain, orang-perorangan atau badan hukum atau oleh organisasi-organisasi internasional yang kompeten.³⁵ Selanjutnya negara-negara dan organisasi-organisasi internasional yang berkompeten harus bertanggung jawab dan mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi menurut Pasal 235 untuk kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang timbul dari riset ilmiah kelautan yang diselenggarakan atau atas nama mereka.³⁶

Setiap negara bertanggung jawab terhadap pencemaran lintas batas yang ditimbulkan dari kegiatan yang berada di wilayah yurisdiksinya maupun dari kegiatan yang berada di bawah pengawasannya. Sebagaimana terdapat dalam Stockholm Declaration dalam Prinsip 21 yang menyatakan³⁷:

“State have, in accordance with the Charter of the United Nations and the Principle of International Law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other states of areas beyond the limits of national jurisdiction.”

Pemerintah turut berperan dalam bertanggung jawab atas pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut. Tugas menteri untuk melakukan pengawasan

³⁵ UNCLOS 1982, Pasal 263 (2).

³⁶ UNCLOS 1982, Pasal 263 (3).

³⁷ Rakhmat Bowo Suharto, *Perlindungan Hak Dunia Ketiga Atas Sumber Daya Alam*, Cet. I, PT. Tiara Wacana Yogya, Yogyakarta, 2001, hlm. 92.

terhadap penataan penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dapat menyebabkan terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut.³⁸

Selanjutnya dengan disahkannya International Convention on Oil Pollution Preparedness Response And Cooperation (OPRC) 1990. Memiliki kekuatan mengikat bagi negara-negara penandatangan. Dalam Konvensi OPRC 1990 disebutkan bahwa apabila terjadi kecelakaan dan pencemaran, tindakan tepat segera diambil untuk menanggulangnya. Hal ini tergantung dari adanya kerjasama antara rencana penanggulangan darurat diatas kapal, instalasi perminyakan lepas pantai dan di pelabuhan serta fasilitas bongkar muat, bersama-sama dengan rencana penanggulangan darurat nasional dan regional. Negara anggota setuju melakukan kerjasama dan saling membantu anggota yang meminta bantuan menanggulangi pencemaran yang terjadi, dengan ketentuan memiliki kesanggupan dan sarana yang cukup serta pihak yang meminta bantuan harus membayar kepada pihak yang membantu biaya bantuan yang diberikan. Untuk negara berkembang dijanjikan akan diberikan keringanan pembayaran.³⁹

Indonesia dengan posisi jalur silang transportasi laut dunia memiliki tanggung jawab atas perairan dalam sesuai dengan negara kepulauan (*archipelagic states*) dalam UNCLOS 1982. Beban tanggung jawab negara dalam pencemaran laut yang dilakukan individu (orang-perorangan) dan badan hukum adalah penanganan pencegahan, pengendalian, penanggulangan pencemaran serta membayar ganti rugi pada para pihak.

b. Tanggung Jawab Individu dan Badan Hukum

Asas tanggung jawab dalam penyelesaian sengketa lingkungan khususnya pencemaran laut berdasarkan asas tanggung jawab mutlak yaitu *strict liability* dan *absolute liability*. *Strict liability* merupakan tanggung jawab secara langsung dan seketika, yang merupakan tanggung jawab mutlak yang bersyarat dengan pembatasan jumlah pembayaran ganti ruginya yang

³⁸ Pasal 19 ayat 1 PP No. 19 Tahun 1999.

³⁹ Pieter Batti, *Dasar-Dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal (Sesuai Ketentuan IMO)*, Edisi Khusus, PT. Indo Asia, 1995, hlm. 55.

ditetapkan terlebih dahulu, dalam pencemaran laut secara langsung dan seketika sedangkan *Absolute liability* adalah tanggung jawab mutlak tak bersyarat (secara penuh dan lengkap dalam pembayaran ganti rugi).

Didalam ganti rugi pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak, prinsip ganti rugi yang dianut adalah prinsip *strict liability*, sehingga kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tangki yang bersangkutan. Sebagaimana terdapat dalam Pasal 3 (1) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC 1969), yang berbunyi⁴⁰:

“...the owner of a ship at the time of incident or where the incident consists of a serious occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.”

Dalam UNCLOS 1982 memberikan perlindungan bagi tertuduh pencemaran lingkungan laut. Sebagaimana terdapat dalam Pasal 230 UNCLOS 1982 mengenai Denda keuangan dan penghormatan hak-hak yang diakui dari tertuduh yaitu⁴¹ :

1. Denda keuangan hanya dapat dikenakan dalam hal adanya pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan nasional atau ketentuan-ketentuan serta standar-standar internasional yang berlaku untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut oleh kendaraan air asing di luar laut teritorial.
2. Denda keuangan hanya dapat dikenakan dalam hal adanya pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan nasional atau ketentuan-ketentuan serta standar-standar internasional yang berlaku untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut oleh kendaraan air asing di laut teritorial, kecuali dalam hal kesengajaan dan adanya tindakan pencemaran yang gawat di laut teritorial.

⁴⁰ Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 78.

⁴¹ UNCLOS 1982, Pasal 230.

3. Di dalam melakukan penuntutan berkenaan dengan pelanggaran yang dimaksud yang dilakukan oleh suatu kendaraan air asing yang berakibat dikenakan hukuman, maka hak-hak yang diakui oleh tertuduh harus dihormati.

Dengan demikian ketentuan ini harus pula diatur dalam perundang-undangan nasional guna memperoleh hak untuk mendapatkan ganti rugi atas tindakan pencemaran laut.

Proses penyelesaian sengketa lingkungan hidup menurut perundang-undangan nasional dapat melalui luar pengadilan⁴² dan pengadilan⁴³. Bagi pelaku pencemaran lingkungan hidup dikenakan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), sebagaimana prinsip tanggung jawab mutlak dalam UU No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Pasal 88 yang menyatakan bahwa:

Setiap orang yang tindakannya, usahanya, dan/atau kegiatannya menggunakan B3, menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3, dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan.

Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau kerusakan laut wajib melakukan penanggulangan⁴⁴ dan pemulihan mutu laut⁴⁵ pencemaran dan/atau kerusakan laut yang diakibatkan oleh kegiatannya.

Minyak sebagai sumber pencemaran, yang dapat dikelompokkan menjadi : minyak persisten, yaitu jenis minyak sebagaimana diatur dalam International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969⁴⁶ atau biasa disebut CLC 1969 dan Amandemen 1992 dari CLC 1969. Disamping itu juga minyak yang dapat dituntut ganti kerugiannya adalah

⁴² Pasal 85, UU No. 32 Tahun 2009.

⁴³ Pasal 87, UU No. 32 Tahun 2009.

⁴⁴ Pasal 15 ayat 1 PP No. 19 Tahun 1999.

⁴⁵ Pasal 16 ayat 1 PP No. 19 Tahun 1999.

⁴⁶ Konvensi ini merupakan konvensi yang mengatur ganti rugi pencemaran minyak di laut, konvensi ini berlaku terhadap Kapal yang mengangkut minyak dalam bulk sebagai kargo serta minyak yang diangkut adalah termasuk kategori "*Persistent oil*" seperti *crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil* dan *whale oil*, baik diangkut sebagai kargo atau sebagai bunker. Lihat dalam , Komar Kantaatmadja, *Op.Cit.*, hlm. 8.

minyak sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak Dan Gas Bumi.⁴⁷ Pasal 40 Undang-Undang Migas No 22 tahun 2001;

1. Badan usaha atau bentuk usaha tetap menjamin keselamatan dan kesehatan kerja serta pengelolaan lingkungan hidup dan menaati ketentuan peraturan perundangan-undangan yang berlaku dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi.
2. pengelolaan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) berupa kewajiban untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta pemulihan atas terjadinya kerusakan lingkungan hidup, termasuk kewajiban pasca operasi pertambangan.

International Convention on the Establishment of an International Fund For Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) 1971. Konvensi ini mulai berlaku pada tahun 1987 sebagai Fund Convention, merupakan tambahan (*supplementary*) terhadap CLC Convention dibentuk guna mengatasi kompensasi dari korban akibat pencemaran tumpahan minyak bila kompensasi dari CLC tidak mencukupi.⁴⁸ Selanjutnya peran the International Oil Pollution Compentation Fund (IOPC Fund).⁴⁹ Hal ini dimaksudkan membebaskan pemilik kapal dari beban keuangan yang diakibatkan oleh Civil Liability Convention Brussel 1969, dan diharapkan dapat disediakan dana sebesar US\$ 33.500.000 (450 juta Francs) untuk *levies on cargo* dana ini kemudian dapat dipergunakan untuk⁵⁰:

1. Membebaskan pemilik kapal dari tanggung jawabnya berdasarkan Civil Liability Convention.

⁴⁷ Pieter Batti, *Op.Cit.*, hlm.127. Lihat juga dalam Eny Budi Sri Haryani, *Op. Cit.*, Hlm. 11.

⁴⁸ IOPC Fund adalah organisasi antar pemerintah negara anggota IMO dengan tujuan untuk mengadministrasikan kompensasi yang di timbulkan oleh Fund Convention. Negara yang menjadi anggota Fund Convention otomatis menjadi anggota IOPC Fund. Organisasi ini bermarkas di London. Lihat dalam Pieter Batti., *Ibid.*

⁴⁹ *Id.*, hlm. 127.

⁵⁰ Komar Kantaatmadja, *Op. Cit.*, hlm. 10.

2. Dalam hal kerugian melebihi tanggung jawab berdasar *strict liability*.

Tanggung jawab mutlak (*strict liability*) pemilik kapal atas kerugian yang ditimbulkan oleh minyak yang diangkut. Dalam hal ini terdapat pengecualian dalam 2 hal yaitu terdapat “*force majeure*” dan apabila kecelakaan kapal disebabkan oleh kelalaian dari negara pantai untuk memelihara perambuan dan perlengkapan atau peralatan navigasi lainnya dalam keadaan baik. Maka dalam hal demikian si pemilik kapal dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.⁵¹

Berdasarkan International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties 1969. Negara pantai berhak untuk mengambil langkah-langkah pengamanan dalam hal terjadinya pencemaran minyak di laut. Adapun pokok-pokok dari konvensi ini adalah⁵²:

1. Konvensi mengatur kecelakaan di lautan yang menyebabkan pencemaran laut oleh “*persistent oil*” saja;
2. Konvensi berlaku pada seluruh kapal-kapal dagang dan memberikan hak pada peserta konvensi untuk mengambil langkah di laut lepas yang dianggap perlu untuk mencegah, menghilangkan atau menghalangi bahaya yang besar yang mungkin timbul pada pantainya dan kepentingan-kepentingannya yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang timbul karena kecelakaan di laut yang dapat diduga mempunyai akibat yang berat;
3. Sepanjang waktu masih mengizinkan maka perlu dibuat konsultasi terlebih dahulu di antara negara-negara yang bersangkutan sebelum tindakan yang diambil harus sebanding dengan bahaya sebenarnya yang mengancam;
4. Ganti rugi harus diberikan jika ternyata bahwa tindakan yang diambil melebihi tindakan yang dianggap wajar dan perlu untuk mencapai tujuan itu.

⁵¹ Mochtar Kusumatmadja, *IMCO dan Pembinaan Hukum Pelayaran Nasional*, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi, Fakultas Hukum-Universitas Padjadjaran, Binacipta, Bandung, 1976. hlm. 15. Lihat juga dalam Komar Kantaatmadja, *Op. Cit.*, hlm. 9.

⁵² Komar Kantaatmadja, *Id.*, hlm. 10.

Ganti rugi dalam pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak dari kapal menurut hukum internasional, dapat dilakukan dengan beberapa hal yaitu ⁵³:

1. Berdasarkan CLC Convention 1969 menentukan tanggung jawab atau kontribusi dari pemilik kapal terhadap pencemaran yang datangnya dari kapal. Batas tanggung jawab ganti rugi US\$ 20 Juta dan hanya berlaku pada kapal tanker yang mengangkut muatan minyak *persistent oil*.
2. The Fund Convention membentuk IOCP Fund untuk memberikan kompensasi ganti rugi kerusakan akibat pencemaran bila dana dari CLC Convention tidak mencukupi. The Fund Convention ini dibiayai oleh anggota (Negara) dari Fund Convention melalui perhitungan jumlah minyak (*persistent oil*) yang diterima (*oil received*). Batas tanggung jawab dalam hal pemberian ganti rugi dari the Fund Convention sampai dengan US\$ 84 juta sudah termasuk yang dibayarkan oleh CLC Convention.

Fund Convention memungut uang kontribusi dari para anggotanya, juga menawarkan beberapa bantuan yang menyangkut masalah pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang dapat dimanfaatkan oleh para anggota antara lain memberikan bantuan pada anggota untuk memanfaatkan fasilitas administrasi dan perkantoran Fund Convention dan membantu melakukan penyelesaian klaim, menyediakan material dan bantuan pelayanan untuk mengurangi kerusakan akibat pencemaran karena kecelakaan, dan IOPC berperan sebagai pembayar kompensasi dan menyediakan "*credit facilities*" yang akan digunakan untuk menanggulangi pencemaran akibat kecelakaan.⁵⁴

Peranan dari the CLC Convention dan the Fund Convention terbatas pada kecelakaan yang mengakibatkan pencemaran dari *persistent oil* saja, sedangkan *light diesel oil*, gasoline dan sebagainya tidak termasuk dalam kedua konvensi tersebut. Kerusakan akibat pencemaran yang dapat di tanggung oleh konvensi tersebut hanya terbatas pada biaya usaha pencegahan yang dilakukan pada waktu terjadi pencemaran.

⁵³ Pieter Batti, *Op.Cit.*, hlm. 136-137.

⁵⁴ *Ibid.*

Kerugian ekonomi (*economic losses*) dan kerusakan lingkungan (*environmental losses*) yang berhubungan dengan biaya rehabilitasi dan pembersihan. The Fund Convention tidak dapat membayar pencemaran akibat perang.⁵⁵

Selain dari International Convention, dibentuk juga *voluntary industry schemes* yang disebut TOVALOP (The Tanker Owner's Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) dan CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability For Oil Pollution), yang menyediakan kompensasi ganti rugi kerusakan akibat pencemaran oleh minyak. Kedua skema ini dibentuk bersamaan dengan konvensi internasional sedang dibicarakan. Tujuan dari kedua *industry schemes*, adalah menyediakan kompensasi ganti rugi yang sebanding dengan yang diberikan oleh CLC Convention dan Fund Convention untuk negara yang belum meratifikasi kedua konvensi tersebut.⁵⁶

TOVALOP dan CRISTAL dimaksudkan untuk penyelesaian secara intern dan akan tetap beroperasi hanya sampai konvensi internasional dimaksud, berlaku secara global. The Voluntary Schemes disempurnakan pada tahun 1987, TOVALOP ditambah supplement dengan nama Standing Agreement. TOVALOP Supplement hanya berlaku untuk kecelakaan tanker yang mengangkut muatan minyak yang dimiliki oleh anggota CRISTAL. Untuk semua kasus yang lain hanya TOVALOP Standing Agreement yang digunakan. Seperti halnya kewajiban ganti rugi pemilik kapal di bawah Civil Liability (CLC) Convention, TOVALOP Schemes ditanggung oleh asuransi pemilik kapal P & I Club pada dasarnya untuk kapal tanker. CRISTAL Schemes dibiayai oleh pemilik muatan, meliputi hampir semua muatan minyak yang diangkut melalui laut.⁵⁷

Persetujuan yang disempurnakan sudah digunakan secara global, yakni digunakan dengan tidak melihat lagi apakah CLC Convention dan Fund Convention berlaku untuk kecelakaan yang terjadi. Karena itu, TOVALOP dan CRISTAL

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Id.*, hlm. 144.

⁵⁷ *Ibid.*

diaplikasikan hampir sama dengan CLC Convention dan Fund Convention.⁵⁸

“*The voluntary schemes*” hanya menanggung resiko tertentu yang sekarang tidak ditanggung oleh konvensi internasional. TOVALOP dan CRISTAL hanya menanggung “*pure threat situations*” yakni tindakan preventif saja jika tidak ada minyak yang tumpah. Sebagai tambahan, TOVALOP Standing Agreement digunakan untuk tumpahan minyak berasal dari “*Tankers in Ballast*”. Batas kompensasi di bawah “TOVALOP SUPPLEMENT” adalah US\$ 3,5 juta untuk tanker ukurannya tidak lebih dari 5.000 gross tons, termasuk jumlah yang dibayarkan melalui CLC Convention. Kapal tanker ukuran lebih dari 5.000 gross tons, batas limit bertambah US\$ 493 setiap tambahan per ton, dengan maksimum pembayaran US\$ 70 juta untuk kapal ukuran di atas 140.000 gross tons. Batas limit ini hanya berlaku untuk muatan yang dimiliki anggota CRISTAL.⁵⁹

Jika kondisinya tidak demikian, maka batas limit yang berlaku sesuai dengan TOVALOP Standing Agreement. Kompensasinya adalah untuk satu kecelakaan US\$ 160 per ton dari tonnage kapal, atau US\$ 16,8 juta, dipilih yang kecil jumlahnya. Namun demikian, TOVALOP Standing Agreement tidak digunakan apabila tanggung jawab (*liability*) lain di bawah CLC Convention yang menanggung. Jika batas limit dari TOVALOP Supplement terlampaui, klaim ke CRISTAL dapat dilakukan. Akan halnya kerusakan pencemaran di negara anggota IOPC Fund, klaim ke CRISTAL hanya dapat dilakukan apabila jumlah keseluruhan dari biaya kerusakan juga melebihi jumlah kompensasi yang tersedia di bawah Fund Convention.⁶⁰

Maksimum kompensasi dibayar di bawah CRISTAL, termasuk jumlah yang tersedia di bawah TOVALOP Supplement atau di bawah CLC Convention dan Fund Convention adalah US\$ 36 juta untuk tanker ukuran sampai dengan 5.000 tons. Kapal yang melebihi maksimum US\$ 135 juta untuk kapal ukuran melebihi 140.000 tons. Dalam CRISTAL, ada system reimbursement untuk anggota CRISTAL yang berbeda di Negara

⁵⁸ *Id.*, hlm. 145.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

anggota Fund Convention, yang membayar kontribusi ke IOPC Fund. Anggota CRISTAL tersebut akan di reimburse CRISTAL sesuai kontribusi yang dibayarkan ke IOPC Fund atas kecelakaan yang melibatkan muatan yang dimiliki oleh anggota CRISTAL.⁶¹

Hal yang sama berlaku juga untuk TOVALOP Supplement asalkan pemilik tanker akan memberikan kontribusi reimbursement tersebut sampai batas limit dari TOVALOP Supplement. Ini berarti bahwa total kontribusi dari anggota CRISTAL terhadap korban pencemaran oleh minyak pada prakteknya sama saja, apakah terletak atau tidak di negara anggota dari Fund Convention. Berdasarkan edaran dari ITOPF dan CRISTAL, masa berlaku dari TOVALOP dan CRISTAL tidak akan diperpanjang lagi setelah waktu berlakunya habis Februari 1997, sehingga seluruh kegiatan kompensasi ganti rugi pencemaran oleh minyak akan melalui CLC dan IOPC Fund.⁶²

Secara umum dalam hukum internasional telah banyak perjanjian internasional yang mengatur tentang pencemaran dilaut baik itu upaya pencegahan, penanggulangan, serta ganti rugi akibat kegiatan yang ditimbulkan. Secara khusus dalam pengaturan hukum internasional hampir semua konvensi yang berhubungan dengan bidang kelautan telah diratifikasi pemerintah, baik itu melalui undang-undang hingga keputusan presiden.

Sistem *strict liability* mempunyai kekhususan dibanding dengan sistem *liability based on fault*, proses hukum pembuktian menjadi lebih sederhana dan relatif lebih pendek pada *strict liability*. Suatu hal yang tidak jarang merupakan faktor penyulit proses klaim ganti rugi umum. Namun demikian luas lingkup ganti kerugian yang dimungkinkan menjadi terbatas, karena sisi lain dari *strict liability* adalah adanya suatu plafond/ceiling dari jumlah ganti rugi.⁶³ Mengenai adanya kemungkinan dimana pemilik kapal akan mempunyai tanggung jawab sepenuhnya yang biasa dikenal dengan *absolute liability* yaitu dalam hal “*accident occurred as a result of the actual fault or privity of the owner.*” Maka jelaslah bahwa prinsip umum dalam ganti rugi

⁶¹ *Id.*, hlm. 146.

⁶² Komar Kantaatmadja, *Op.Cit.*, hlm.79

⁶³ *Id.*, hlm. 81.

pencemaran laut adalah *strict liability*, sedangkan kemungkinan penggunaan prinsip ganti rugi umum *absolute liability* sebagai pengecualian.⁶⁴

D. Simpulan dan Saran

1. Simpulan

- a. Klasifikasi Pencemaran Laut Menurut Hukum Internasional berdasarkan Instrumen internasional melalui Konvensi Hukum Laut 1982, sebagaimana terdapat dalam Bagian 5 mengenai Peraturan-Peraturan Internasional dan Perundang-undangan Nasional Untuk Mencegah dan Mengurangi dan Mengendalikan Pencemaran Lingkungan Laut (*International Rules and National Legislation to Prevent, Reduce and Control Pollution of the Marine Environment*) yakni : Pencemaran laut yang berasal dari Sumber daratan, Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan dasar laut yang tunduk pada yurisdiksi nasional, Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan-kegiatan di kawasan, Pencemaran laut karena dumping, Pencemaran Laut yang berasal dari kendaraan air, Pencemaran laut yang berasal dari atau melalui udara.
- b. Tanggung jawab dalam pencemaran laut menurut hukum internasional meliputi : tanggung jawab secara individu, badan hukum serta negara. Negara turut berperan dalam upaya pencegahan, pelestarian serta penanggulangan pencemaran laut, sedangkan individu atau badan hukum mempunyai peran dalam pencegahan, penanggulangan serta ganti rugi dalam pencemaran laut. Individu atau badan hukum memberikan ganti rugi berdasarkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), sehingga kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tangki yang bersangkutan. Dalam *strict liability* telah ditentukan jumlah maksimum pembayaran ganti rugi melalui asuransi internasional seperti TOVALOP dan Cristal atau melalui dana International Oil Pollution Compentation Fund (IOPC Fund).

2. Saran

⁶⁴ *Id.*, hlm. 81.

- a. Setelah ditetapkan menjadi International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 perlu ditambahkannya jenis-jenis minyak serta beberapa zat-zat berbahaya (B3) selain minyak yang dapat merusak ekologi dan ekosistem laut. Perlunya juga penerapan tanggung jawab baik itu *strict liability* maupun *absolute liability* dalam hukum nasional kita terhadap pencemaran laut yang berasal dari darat baik yang dilakukan oleh individu, badan hukum dan negara. Sehingga setiap pencemaran laut mendapat jaminan dari pelaku usaha atau negara untuk pencegahan, menanggulangi serta membayar ganti rugi. Mengingat lingkungan laut memiliki peranan vital dalam semua bidang baik sumber daya perikanan, ekonomi, lingkungan, pertahanan, keamanan, sosial dan budaya masyarakat pesisir.
- b. Indonesia yang memiliki jalur lintasan internasional, makin banyaknya aktifitas dilaut perlu mendapatkan pengawasan dan pengendalian. Setelah memperbaharui Undang-undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup digantikan dengan Undang-undang No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, perlunya juga pemerintah mengganti dan melengkapi Peraturan Pemerintah (PP) No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut. Baik instrumen pengaturan internasional maupun nasional hendaknya menentukan batas minimal/terendah ganti rugi berdasarkan muatan kapal yang dibawa. Selain itu pemerintah harus memberikan pengawasan yang lebih intensif atas pengelolaan lingkungan laut.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Kiss, Alexandre., dan Dinah Shelton, *Guide to International Environment Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 2007.
- Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Alumni, Bandung, 1982.
- M. Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan ;Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, PT. Alumni, Bandung, 1992.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep Hukum Dalam Pembangunan (Kumpulan Karya Tulis)*, Otje Salman & Eddy Damian (Editor), Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan & PT. Alumni, Bandung, 2006.
- , *IMCO dan Pembinaan Hukum Pelayaran Nasional*, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi, Fakultas Hukum-Universitas Padjadjaran, Binacipta, Bandung, 1976.
- Pieter Batti, *Dasar-Dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal (Sesuai Ketentuan IMO)*, Edisi Khusus, PT. Indo Asia, 1995.
- Rakhmat Bowo Suharto, *Perlindungan Hak Dunia Ketiga Atas Sumber Daya Alam*, Cet. I, PT. Tiara Wacana Yogya, Yogyakarta, 2001.
- St. Munadjat Danusaputro, 1986, *Hukum Lingkungan*, Buku V: Sektoral, Jilid 5 (dalam Pencemaran lingkungan melandasi Sistem Hukum Pencemaran), Binacipta, Bandung.
- , 1987, *Binamulia hukum dan Lingkungan*, Jilid 6 (Hukum Lingkungan dan Pencemaran Laut), Binacipta, Bandung.

B. Jurnal, Artikel dan Makalah

- Elin Alvinge, Dan Stoica, dan Kim Iversen, *Oil Pollution in the Baltic Sea and the Effects on Fish and Fisheries (Something to worry about?)*, Environmental Studies, Aarhus University, Spring, 2001.
- M. Daud Silalahi, “Penegakan Hukum Lingkungan di Indonesia : Harapan dan Kenyataan Diuji Berdasarkan Putusan Hakim”, *Orasi Ilmiah Dalam Rangka Memperingati Ulang Tahun Ke-70 M. Daud Silalahi*, Fakultas Hukum, Universitas Padjadjaran, 21 Desember 2006, Bandung.

Suhaidi, “Perlindungan Lingkungan Laut: Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut Dengan Adanya Hak Pelayaran Internasional di Perairan Indonesia”, *Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar*, Universitas Sumatera Utara, Medan, 2006. Dalam <http://www.library.usu.ac.id/download/e-book/suhaidi.pdf>.

Eny Budi Sri Haryani, “Pencemaran Minyak di Laut dan Tuntutan Ganti Kerugian”, *Makalah Pribadi Pengantar Falsafah Sains*, Sekolah Pasca Sarjana / S3 / TKL Khusus, Institut Pertanian Bogor, Bogor, 2005. http://www.rudycr.com/PPS702-ipb/09145/eny_budi_sri_haryani.pdf

Dicurigai Ada Pencemaran Minyak, *Kompas*, 16 Oktober 2009.

C. Kamus

Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Departemen Pendidikan Nasional RI, Balai Pustaka, 2007.

D. Dokumen

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969. Dengan Amandemen pada tahun 1992.

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties 1969.

International Convention on the Establishment of an International Fund For Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) 1971.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973. Dengan Tanker Safety and Pollution Prevention Protocol 1978.

International Convention on Oil Pollution Preparedness Response And Cooperation (OPRC) 1990.

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.